

ТРАНСПОРТНЫЕ УСЛОВИЯ ОБЛАСТИ БАЧ-КИШКУН

Дь Крайко

Транспортно-географическое положение

Транспортно-географическое положение — относительное понятие, оно включает в себя месторасположение данной территории или населённого пункта по отношению к окружающей среде, к пересекающим страну дорожным магистралям; оно отражает, как решаются здесь задачи по территориальному распределению труда, как включается данная территория в общую «кровеносную систему» страны — её транспортную сеть. В ходе истории транспортно-географическое положение часто изменяется и, являясь далеко не безразличным для экономической жизни, может выступать и как положительный, и как отрицательный фактор.

Транспортно-географическое месторасположение рассматриваемой области в общем нельзя назвать неблагоприятным. В ходе истории оно неоднократно изменялось, счастливые и неудачные периоды сменяли друг друга. В XIV—XV веках сегодняшнюю территорию области затрагивали две значительные магистрали страны: одна — Эрдей-Буда через Сегед, Кечкемет и Цеглед, а другая — Сегед—Фэхирвар—Дёр—Вена, которая пересекала Дунай или у Пакша, или у Дунафёльдвар и не имела постоянного характера. Позднее по этой дороге гнали скот на венский рынок.

Большая часть территории была очень слабо заселена, а дороги были труднопроходимыми из-за песчаных холмов. Характерно, что отрезок пути Буда—Уйвидек—Зимонь проходил через Задунайский край.

Водный путь через Дунай не затрагивал значительной части территории области.

Существенное изменение в транспортно-географическом положении области наступило после строительства железной дороги и усиления темпа заселения.

Железная дорога между Надьварад—Фиумеи затрагивала южную часть области, между Будапешт—Кечкемет—Сегед—Тэмешвар—Базиас — восточную, а так называемая Балканская железная дорога через Будапешт—Сабадка—(субботица)—Белград пересекала област посередине. Важные с точки зрения сей страны железные дороги способствовали, естественно, оживлению экономической жизни, однако сообщение между относящимися ранее к областям Бач и Пешт—Пилиш—Шолт—Кишкун районами оставалось по-прежнему слабым.

Изменившиеся в результате первой мировой войны государственные границы отрицательно сказались на транспортно-географическом положении переходной территории области, понизилось транспортное значение г. Байа, понизилось железнодорожное движение и дорожный транзитный транспорт между северными и южными районами.

В пределах новых государственных границ произошло переустройство вытекающих из распределения труда связей, прекратили своё существование некоторые сложившиеся ранее транспортные линии (между Будапештом и пограничными территориями), другие изменились; в экономической жизни и в транспортной сети усилилась централизация. Это положение за прошедшее десятилетие постепенно, но ощутимо изменилось.

Одна треть товарооборота области осуществляется с Будапештом, здесь занята почти половина промышленных предприятий и рынок по закупке значительной доли сельскохозяйственных продуктов.

Одновременно усиливаются транспортные связи с Северной Венгрией, Средним и Южным Задунайским краем, откуда ввозятся уголь, строительные материалы и промышленное сырьё, а вывозятся в первую очередь сельскохозяйственные продукты и продукты пищевой промышленности.

Понятно, что товарооборот с областями Алфёльда и западно-задунайскими областями невелик, что объясняет тождеством их роли в распределении труда, небольшим различием их экономической структуры.

За три десятилетия строительства социализма в Венгрии в территориальном распределении труда значительно вырос производственный профиль отдельных территориальных единиц, а отсюда вырос и товарооборот. Этот процесс благоприятно влиял на транспортно-географическое положение области, значительно повысил её транзитный оборот. Через территорию области проходят такие магистрали, которые имеют значительный международный оборот, как, например, железные дороги Будапешт—Келебия—Солнок—Кишкунфиледьхаза—Кишкунхалаш—Келебия, автодорожная магистраль Е—5, а также автодороги Шолт—Халаш—Томпа и Шолт—Байа—Нерцегсанто, которые осуществляют и международное сообщение. (оборот).

В движении между западом и востоком транзитный оборот между Сегедом и Байа, а также Дунафёльдвар—Кечкемет—Цеглед—Сольнок—Дебрецен, и Кечкемет—Бикешчаба настолько возрос, что его нельзя выпускать из внимания при проектировании планов территориального развития.

После завершения строительства канала Райна—Майна, с 90-ых годов ожидается значительное усиление оборота через Дунай. Особое значение это будет иметь для г. Байа, обеспечивая рост использования водного транспорта.

Структура транспорта

Соотношение отраслей транспорта в грузовых и пассажирских перевозках зависит от географических условий территории, месторасположения и от уровня технического развития. В рассматриваемой области имеются условия для развития почти всех отраслей транспорта, однако значительным здесь является лишь сухопутный транспорт.

Соотношение основных отраслей транспорта области — железных и шоссейных дорог — устанавливаются в соответствии с принципами разрабатываемых Советами планов регионального развития с учётом закона планомерного развития. Обе отрасли имеют свою сферу, свои задачи, в ходе выполнения которых они предполагают и пополняют друг друга. Железнодорожная сеть осуществляет в основном транспортировку массовой продукции на большие расстояния, в то время как дальность перевозок товаров по шоссейным дорогам пропорциональна стоимости единицы массы, то есть чем больше стоимость, тем меньше удельные затраты при перевозке на дальние расстояния.

Отсюда следует несколько важных выводов:

- структура товарооборота двух отраслей транспорта вообще, а особенно в пределах отдельных дальностных зон, существенно отличается;
 - шоссейный оборот представляет в основном внутренний оборот области, а железная дорога является основным средством осуществления внешнего оборота;
 - существенно отличается средняя дальность перевозок двух отраслей транспорта: в 1980 году на шоссейных дорогах она составляла 26 км, а во внутреннем железнодорожном транспорте — 142 км;
 - подавляющее большинство — 85% — товарооборота железных дорог составляют перевозки на дальние расстояния, а в перевозках грузовыми машинами положение как раз обратное;
 - в структуре железнодорожного товарооборота нет существенных расхождений по зонам, в то время как в шоссейном обороте оно имеет место; а именно, в составе перевозок на небольшие расстояния доминирует земля, галька, камень и стройматериалы.
- В шоссейных перевозках на дальние расстояния преобладают готовая промышленная продукция, а также овощи и фрукты;
- при распределении товароперевозок между двумя отраслями транспорта обязательно надо принимать во внимание очень высокую стоимость источников энергии, откуда логически следует, что на железнодорожное сообщение следует возлагать ещё большие задачи.

При оценке и планировании развития сухопутного сообщения нельзя не принимать во внимание местные условия, которые наряду с общими факторами страны оказывают существенное влияние на развитие транспорта и определяют его задачи:

- область унаследовала исторически неразвитую транспортную сеть, которая была представлена в первую очередь шоссейными дорогами,
- среди областей страны рассматриваемая область имеет наибольшую территорию, а потому внутренний товарооборот отличается наибольшей дальностью, что относится в первую очередь к шоссейному транспорту,
- после освобождения урбанизация началась со сравнительно низкого уровня; ростом городов и развитием промышленности значительно повысилось число мигрирующих, переорганизовались экономические связи, повысился привоз товаров центрами — и все эти изменения

ставят перед транспортом новые и в то же время более широкие задачи. Этот процесс ещё далеко не завершился и его следует принимать во внимание прежде всего при планировании шоссейного транспортного развития,

- с развитием промышленности намного повысилось использование энергии и сырья, естественно, также ставит перед транспортом новые задачи,
 - область даёт около 10% сельскохозяйственной продукции всей страны, а, следовательно, характеризуется высоким процентом том транспортируемых товаров. Отвоз сельскохозяйственных продуктов связан, как правило, с уборкой, имеет сезонный характер. Осуществление транспортировки товаров в отдельные сезоны вызывает серьёзные затруднения,
 - область отличается самым высоким по стране процентом численности населения периферийных районов, в это время как для государства населения периферийных районов, в то время как для государства экономически важно вовлечь этот слой населения в пассажирский и товарный оборот,
 - за последние десятилетия значительно возрос транзитный оборот области, откуда следует, что соответственно этому следует развивать в первую очередь трансверсальную сеть железных и шоссейных дорог,
- В 1966 году две отрасли транспорта осуществили перевозку товаров в 16 мил. т, из чего на долю железных дорог приходится 33%. К 1980 году удельный вес железных дорог в перевозках ещё больше снизился и составлял лишь 19% всех перевозок (32 мил. т). Изменение пропорциональности понятно: если в указанный период железные дороги едва повысили свою производительность, то, объём шоссейных перевозок возрос больше чем в два с половиной раза. Более быстрый темп развития шоссейного транспорта ещё ярче виден в пассажирских перевозках. Если в 1965 году половина пассажиров пользовалась железной дорогой (10 мил), то в 1980 году — только 22% пассажиров.

Железнодорожный транспорт

Вопреки умеренному росту производительности железнодорожный транспорт сохранил своё значение и остался одной из основных отраслей транспорта; скачкообразный рост энергетических затрат требует более быстрого темпа развития железнодорожного транспорта.

В 1981 году длина железнодорожной сети области составляла 619,81 км, то есть около 8% от общей железнодорожной сети страны. Показатель её на 100 км² территории (7,4 км) меньше среднего по стране (8,5 км). Длина основных линий — 283,6 км, побочных — 336, 1 км, а узкоколейных — 96,2 км. За исключением последней, включены в современную тягу.

Развитие железнодорожного транспорта

Начиная после передачи в эксплуатацию первой железной дороги с паровой тягой (Пешт—Вац, 1846 г.) строительство скоро доходит и до области Бач-Кишкун. В 1853 году была закончена линия Цеглед—Кечкемет—Кишкунфил-

дъхазы, а в следующем, 1854 году уже Сегед праздновал подключение к этой линии. После подавления освободительной борьбы, в период сформировавшегося абсолютизма условия не благоприятствовали развитию экономической жизни, что сказалось и на замедлении темпов железнодорожного строительства. После принятия соглашения положение существенно изменилось, но «горячка железнодорожного строительства» ещё не затронула современную территорию области. Она дошла сюда в 1882 году, когда сдали в эксплуатацию первую линию Балканской железной дороги между Будапештом и Сабадкой вместе с ветвью Кишкёрёш—Калоча. После этого железнодорожная сеть почти ежегодно пополнялась новой линией. Строительством с завершением в 1885 году линии между Байя и Сабадка была в сущности завершена железная дорога Надварод—Фиум. В 1888 году была построена линия Филедъхазы—Чонград, в 1895 — Кечкемет—Фюлёпсаллаш, в 1896 — Кечкемет—Тисазуг, в 1899 — Филедъхазы—Кишкунмайша, в 1902 — Кунсентмиклош—Дунапатай, в 1905 — Кечкемет—Лайошмиже и Кечкемет—Кэрэкдъхазы и в 1909 — Байя—Батасик. На этом фаза железнодорожного строительства была, в сущности, завершена.

Строительство железнодорожных мостов и районе Байя (1908 г.) и Дунафёльдвар (1930 г.) значительно улучшило связи области с Южным Задунайским краем (последний позже использовался и автодорожным транспортом).

В период между двумя мировыми войнами сеть расширилась за счёт строительства узкоколейных дорог, целью которых было установление связи между «миром хуторов» и городом, в первую очередь Кечкеметом.

Вторая мировая война принесла области большие разрушения: были уничтожены мосты через реки, сильно повреждён подвижной состав, техника безопасности, машинный и паровой парк, железнодорожная сеть. Восстановление шло очень быстрыми темпами и уже в 1945 году по всем основным линиям возобновилось движение.

В период после освобождения железнодорожная сеть не расширялась, более того, не оправдывающие себя, неэкономичные линии были прекращены, а движение переведено на шоссейный транспорт. В ходе рационализации была прекращена эксплуатация следующих линий: Байя—Гара, Байя—Херцегсанта, Хэтинь—Эдъхазы—Кэрэкдъхаз.

Скачкообразный рост стоимости энергии оказал влияние и на развитие отраслей транспорта. Необходимо было пересмотреть разработанные раньше концепции, ибо то, что при низких ценах на нефть было экономичным, в наши дни стало убыточным. На передний план снова выдвинулось железнодорожное строительство, ускорилась электрификация линий; были завершены работы по переводу на электроэнергию линий: Цеглед—Кечкемет—Сегед, Кишкунфиледъхазы—Кишкунхалаш, Будапешт—Келебия и тем самым все основные железнодорожные линии стали электрифицированными.

Перевод движения с линий узкоколейных Кечкемет—Кишкёрёш и Кечкемет—Кишкунмайша, которые в ходе рационализации признаны подлежащими выводу из строя, отложен на 90-ые годы, а участки линий Кечкемет—Лаки-тэлес—Кунсентмартон остаются, будут работать и подлежат обновлению.

В 60-ых годах основная часть работ велась по усовершенствованию путей (на большей половине сети), а в следующем десятилетии на передний план выдвинулись работы по усовершенствованию районных и принимающих движение станций (Фюлёпсаллаш—Кишкунфиледъхазы, принимающая станция в

Яношхалом, погрузочная станция в Байа), по механизации погрузки, усовершенствованию средств техники безопасности, по завершению программы перехода на дизель. В последние годы основной задачей была электрификация укашанской вышней линии. В период с 1966 по 1980 гг. на усовершенствование железнодорожного транспорта было выделено около 2 млрд. форинтов.

В 80-е годы железнодорожная сеть не расширялась. Несколько раз поднимался вопрос о строительстве линии Байа—Бачалмаш—Сегед, однако объём движения между Южным Алфёльдом и Южным Задунайским краем не подтверждает её необходимости. Реальным запросом представляется строительство линии Фюлёпсаллаш—Шолт, которая значительно понизила бы проходящее через Будапешт движение.

Железнодорожные перевозки

Основная задача железнодорожного транспорта — осуществление товарооборота, что приносит большую часть дохода. Пассажирские перевозки с самого начала имели подчинённое значение, в наши же дни в силу всё большего распространения автомашин, учащения и налаженности автобусных рейсов удельный вес железнодорожного транспорта в пассажирских перевозках особенно резко упал.

Грузовой оборот железных дорог в 60-е годы в результате быстрого промышленного развития быстро поднимался, в 70-е же годы он уже едва изменялся, а в последние годы несколько понизился. (В 1966 г. он составлял 5,3 мил. т, в 1970 — 5,9 в 1975 — 6,5, а в 1980 — 6,2.)

Этот процесс соответствует наблюдающейся в общем по стране тенденции, а потому доля области в процентах к общему показателю не изменилась (4,7%).

Оборот неравномерно распределяется по отдельным железнодорожным линиям области и, значит, темп изменений тоже был различный. В 1959 году основная масса оборота приходилась на основную магистраль Цеглед—Кечкемет—Сегед и Будапешт—Кишкунхалаш (рис. 1). К 1970 году положение несколько изменилось, наибольший темп изменений наблюдался на трансверсальных линиях (Кишкунфиледьхаза—Кишкунхалаш—Байа, Кунсентмиклош—Шолт, Кечкемет—Фюлёпсаллаш), что способствовало тому, что территориальное распределение оборота стало более выровненным (рис. 2). Значительно возросло транзитнооборотное значение линии Кишкунфиледьхаза—Кишкунхалаш. Подобными причинами можно объяснить уваличение оборота (в меньшем размере) на северной трансверсальной линии (рис. 3).

Объём оборота на других побочных линиях и узкоколейных линиях изменился только в незначительной степени, в связи с чем часть их была выведена из эксплуатации.

Размер оборота железнодорожных станций как правило зависит от размера населённых пунктов, как структура, так и объём принимаемых и отправляемых товаров различны, обычно объём отправляемой продукции превышает объём принимаемой. (рис. 4.)

31% товарооборота железных дорог области составляют отправляемые товары, 64% — привозимые и только 5% — внутренний оборот.

25% привозимых в область товаров составляют камень, галька, песок, кирпич, черепица, при этом камень поступает из горных районов, значительная

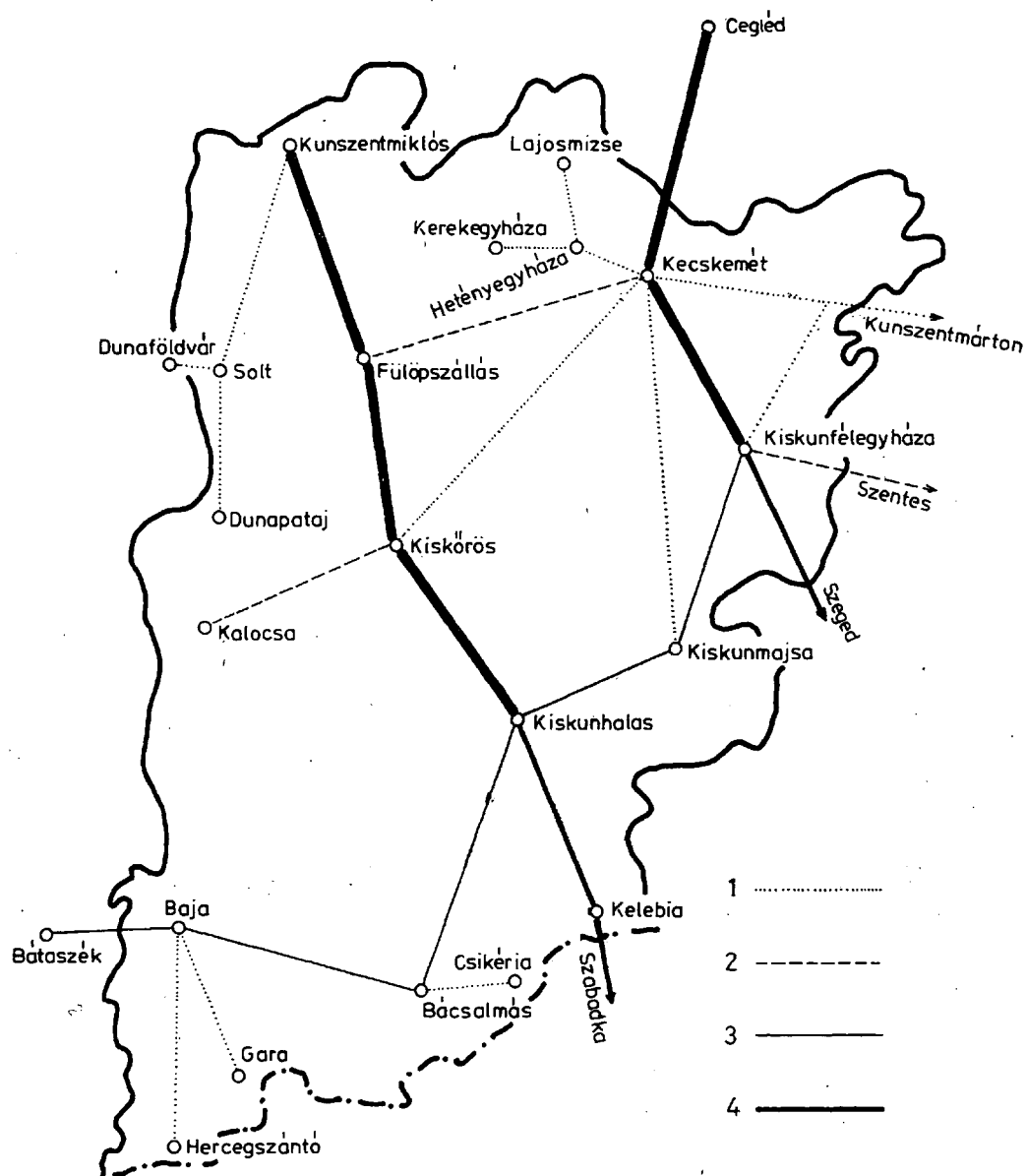


Рис. 1. Грузооборот железной дороги (1959 г.)

1: 100» 2: 100—500 3: 500—1000 4: 1000«

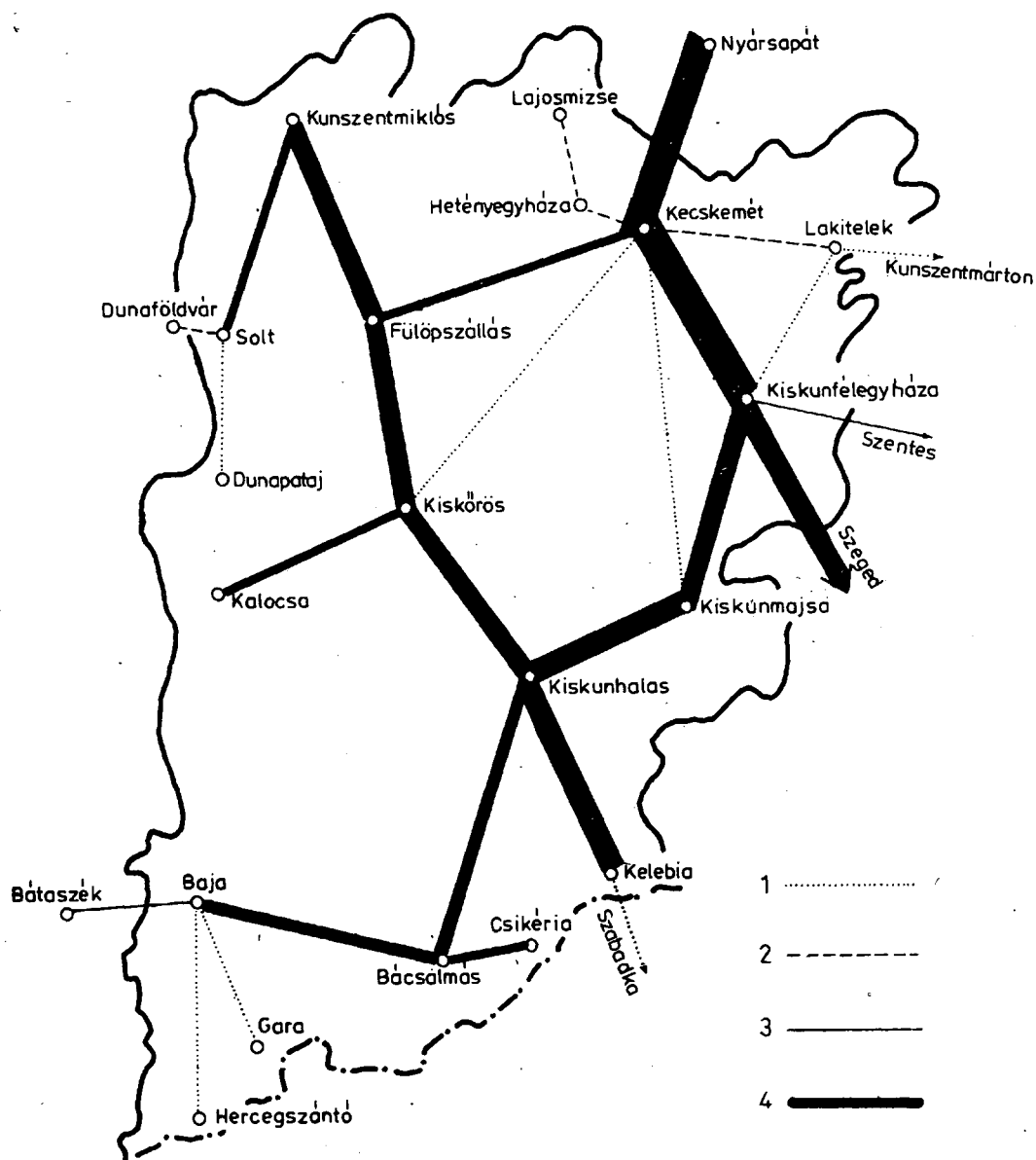


Рис. 2. Грузооборот железной дороги (1970 г.)

1: 100» 2: 100—500 3: 500—1000 4: 1000«

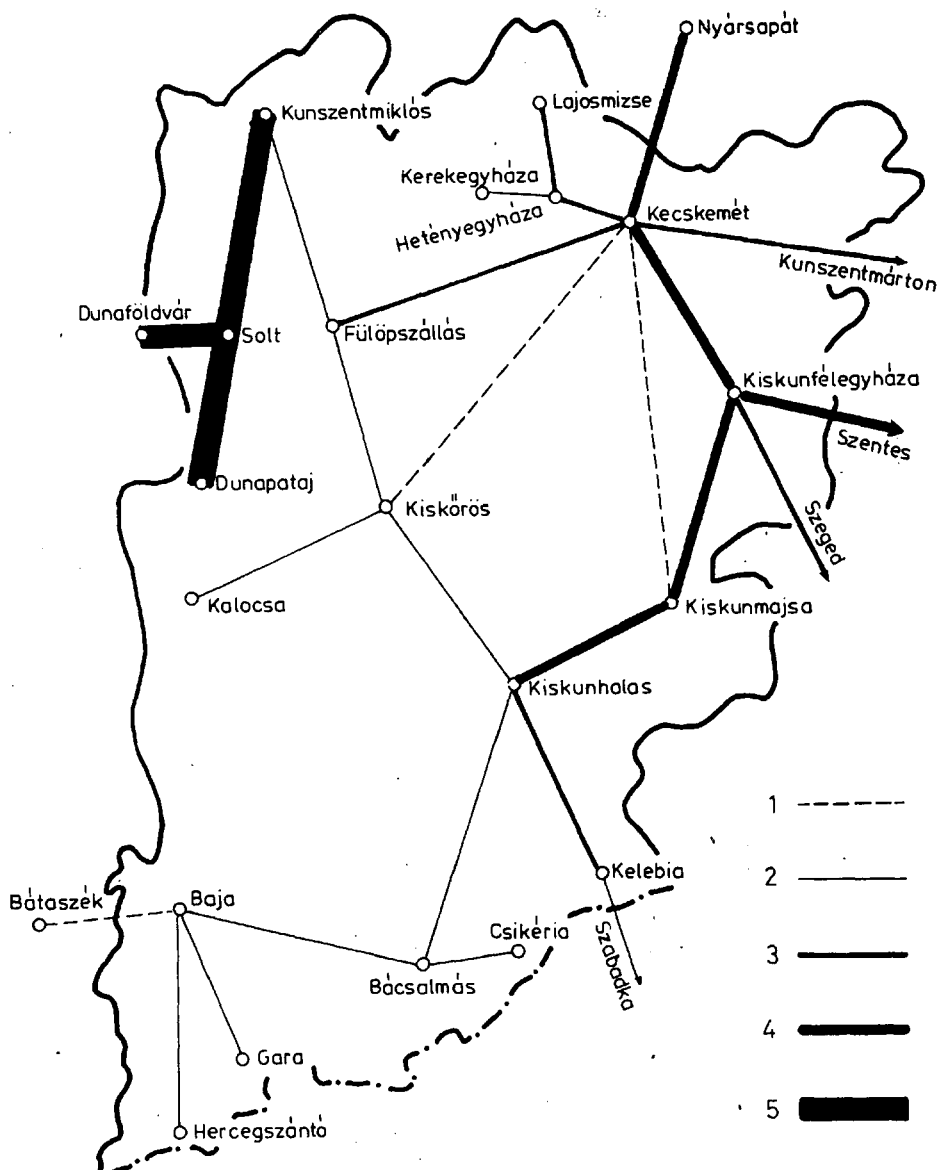


Рис. 3. Пропорция изменения в грузообороте железной дороги, в 1959—1970 гг. %
 1: 50» 2: 50—100 3: 100—300 4: 300»

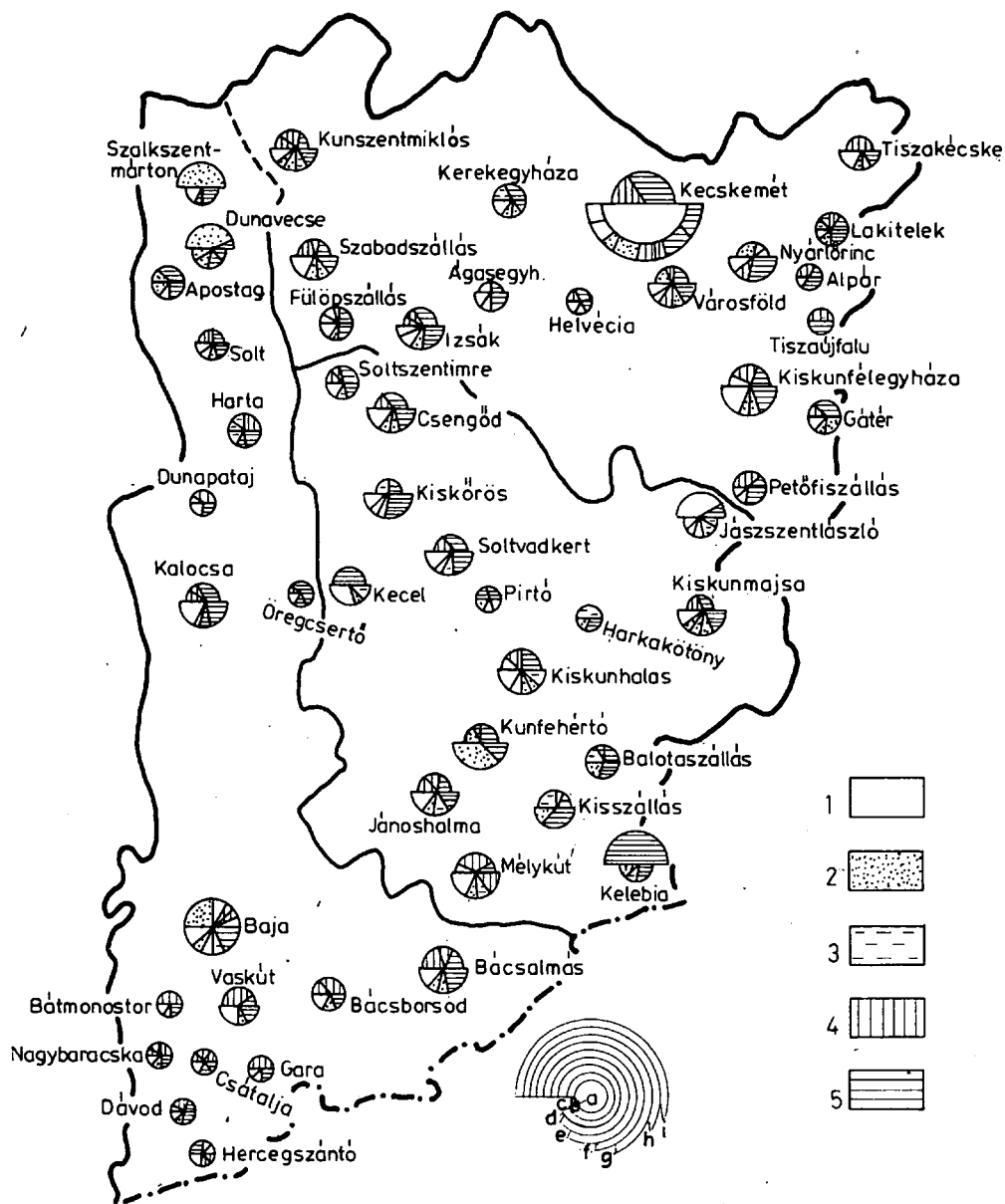


Рис. 4. Грузооборот железной дороги по станции (1970 г.)

1: уголь, брикет, кокс, нефть, железная руда, манганит

2: камень, галька, песок, шлак, земля

3: известь, цемент, кирпич, череница, дерево

4: помольные продукты, сахарная свёкла, сахар, картофель, фрукты, овощи

5: другие товаров, шубные изделия, импорт, транзит

a: 100» b: 100—1000 c: 1000—10000 d: 10000—50000 e: 50000—100000 f: 100000—500000

g: 500000—1000000 h: 1000000—10000000 i: 20000000, Т.

чать гальки подвозится водным путём в Байа, а оттуда — по отдельным районам области, кирпичи черепицу получают главным образом из области Бекеш и Южно-Задунайского края. В то же время перечисленные строительные материалы составляют значительную часть (9%) и в структуре отправляемых товаров (из местных песчаных шахт и из передаточного пункта в Байа).

Привоз угля (11,5%) за последнее десятилетие понизился, он подвозится в основном из Боршод, Комаром и Бараня.

Значительный процент в товарообороте железных дорог области составляют нефть и её продукты (8%), причём в подвозе доминирует нефть, а в вывозе — её продукты.

Из числа ввозимых товаров искусственные удобрения составляют 10%, известь и цемент 10%, железные товары — 6%.

Состав вывозимых товаров отражает производственный профиль области. Приблизительно половину их составляют промышленная и сельскохозяйственная продукция (46%), которые в то же время составляют 25% ввозимых. Доля железной и стальной продукции (7%) превышает долю зерновых (5%). В области нет сахарной промышленности, поэтому сравнительно высоким является процент вывоза сахарной свёклы (11%).

Для железнодорожного товарооборота области характерно, что более одной четверти всей вывозимой продукции (27%) идёт в Будапешт (в первую очередь пищевые продукты и промышленная продукция, нефть) затем следует область Саболч-Сатмар, куда вывозится 17% (откуда дальше идут на экспорт), далее область Сольнок (10%) и Чонград (9,5%), роль областей Бараня и Бекеш в товарообороте намного скромнее (по 5%). Что касается не упомянутых здесь областей, понятно, что они имеют очень небольшую роль (порядка 1—2%), за исключением области Дёр-Шопрон (6%), что также объясняется тем, что отсюда товары следуют дальше на экспорт.

Распределение товаров по месту их происхождения, их объём и состав отличаются от ранее отмеченной системы связей. Около 32% товаров прибывает из Будапешта, значительная часть из обл. Боршод-Абауй-Земплен (11%) Комаром (8,5%) и Бараня (уголь, продукты нефтяной промышленности, камень, галька, цемент, железные товары и т.д.). Сравнительно высокой является роль области Саболч-Сатмар (9%). Из числа областей Алфёльда следует отметить Сольнок (5%) и Бекеш откуда ввозят главным образом искусственные удобрения, кирпич и черепицу. Наименьший товарооборот ведётся с соседней областью Чонград (1,2%).

Обобщая вопрос о железнодорожных транспортных связях области, можно установить следующее:

- как и транспортная сеть страны, её товарооборот также сильно централизован. Этим определяется и вся система транспортных связей области. Понятно, что значительная часть товарооборота (около одной трети) осуществляется с Будапештом;
- централизованная транспортная система за последнее десятилетие значительно изменилась и далеко не является единственной формой. Всё больше усиливаются связи области Бач-Кишкун с Северной Венгрией, со Средним и Южным Задунайским краем, что отражает и растущий объём железнодорожного оборота;

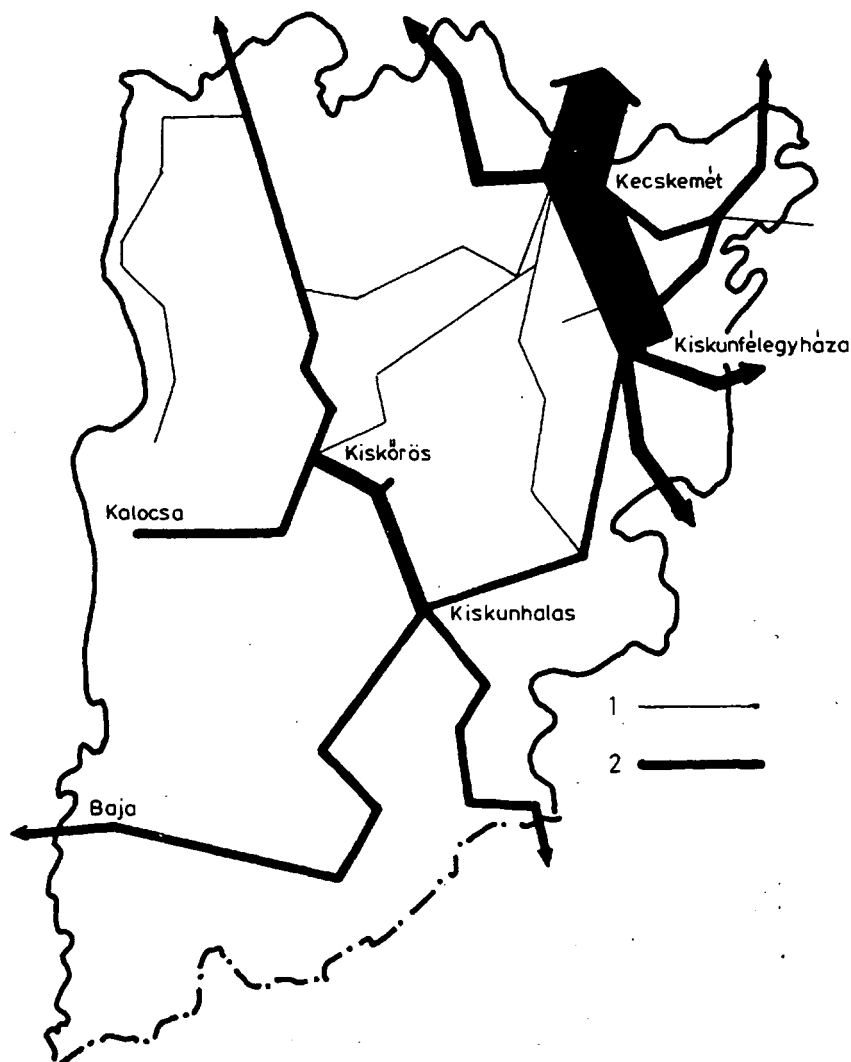


Рис. 5. Число пар поездов по неделям (1980/81 гг.)
1: 21—40 2: 41—60

— наша страна — страна с открытой экономикой; это означает, что около 40% производимой продукции реализуется за границей и большая часть сырья ввозится из-за границы. Это отражается в значительном повышении товарооборота в направлении к границам, особенно в сторону Захони. В этом отношении область имеет значительный транзитный оборот, с чем связана электрификация линии между Кишкунфиледьхаза и Кишкунмайша.

Условия пассажирских перевозок за прошедшие десятилетия намного улучшились, повысились их удобства, скорость, культурный уровень. Несмотря на это число пассажиров значительно упало. Так, в 1961 г. оно составляло 10,2 мил. чел., в 1970 — 9,3, а в 1980 г. — лишь немногим более 6 мил. Это следует считать общим явлением, в первую очередь объясняется скачкообразным ростом автомобильных и автобусных перевозок, но, бесспорно, связано и с тем, что значительно понизилось число мигрирующих. Снижение числа платных пассажиров в области было большим, чем в целом по стране, отсюда понятно, что изменился и средний процент по стране: в 1961 г. — 2,1%, а в 1980 — лишь 1,5%. Число пассажиров на 100 жителей в области 1050, что намного ниже средних данных по стране — 3500 чел.

Еженедельное число пар поездов отражает оборот отдельных линий. Распределение крайне невыровненное: очень выделяется среди других основных линий ветвь Цеглед—Кечкемет—Кишкунфиледьхаза, в то время как побочные ветви и узкоколейные дороги занимают скромное место (рис. 5).

Дорожный транспорт

Нет необходимости доказывать значение дорожного транспорта в обеспечении потребностей перевозки, хотя важность его в отдельные эпохи изменялась. Экономические потребности нашего времени сделали его важнейшим средством осуществления оборота.

Густота дорожной сети области (26 км) 100 км²) отстаёт от среднего показателя по стране (31 км) 100 км²). Величина перевозок на 1 км (11 530 т) также отстаёт от средней по стране (19 622 т).

Развитие дорожного транспорта

В эпоху Арапада на территории области не было единой дорожной сети: два основных пути (Кализ — между Сегедом и Байа и Сегед—Кишкунфиледьхаза—Надькёрёш—Буда) затрагивали лишь восточную и южную часть области,

В XV веке уже можно найти «предков» почти всех основных теперешних дорог, хотя, естественно, проходили они не совсем там и качество их, как известно, оставляло желать много лучшего, а потому и движение по ним не было постоянным. Этими основными дорогами были следующие; Сегед—Кечкемет—Буда, Сегед—Халаш—Мадоча—Фэхирвар, или Зирц («солевая дорога»), Буда—Шолт—Калоча—Байа—Давод, Буда—Фюлёпсалдаш—Халаш («кунская дорога»). Перевозочные пункты сформировались на Дунае во многих местах (Шолт—Дунафёльдвир, Харта—Мадоча, Файс—Толна, Бата—Батмоноштор, а на Тисе—Угнай).

Во время турецкого ига многие деревни опустели, произошло перераспределение в занятии населения, изменились сформировавшиеся раньше торговые связи. Однако вопреки всему этому дорожная сеть оказалась «консервативной» и основные направления не изменились.

В XVIII веке дорожная сеть быстро расширяется. В 1740 г. начинается почтовое движение по линии Буда—Кечкемет—Сегед, а в 1789 г. — по линии Буда—Ижак—Халаш—Сабадка.

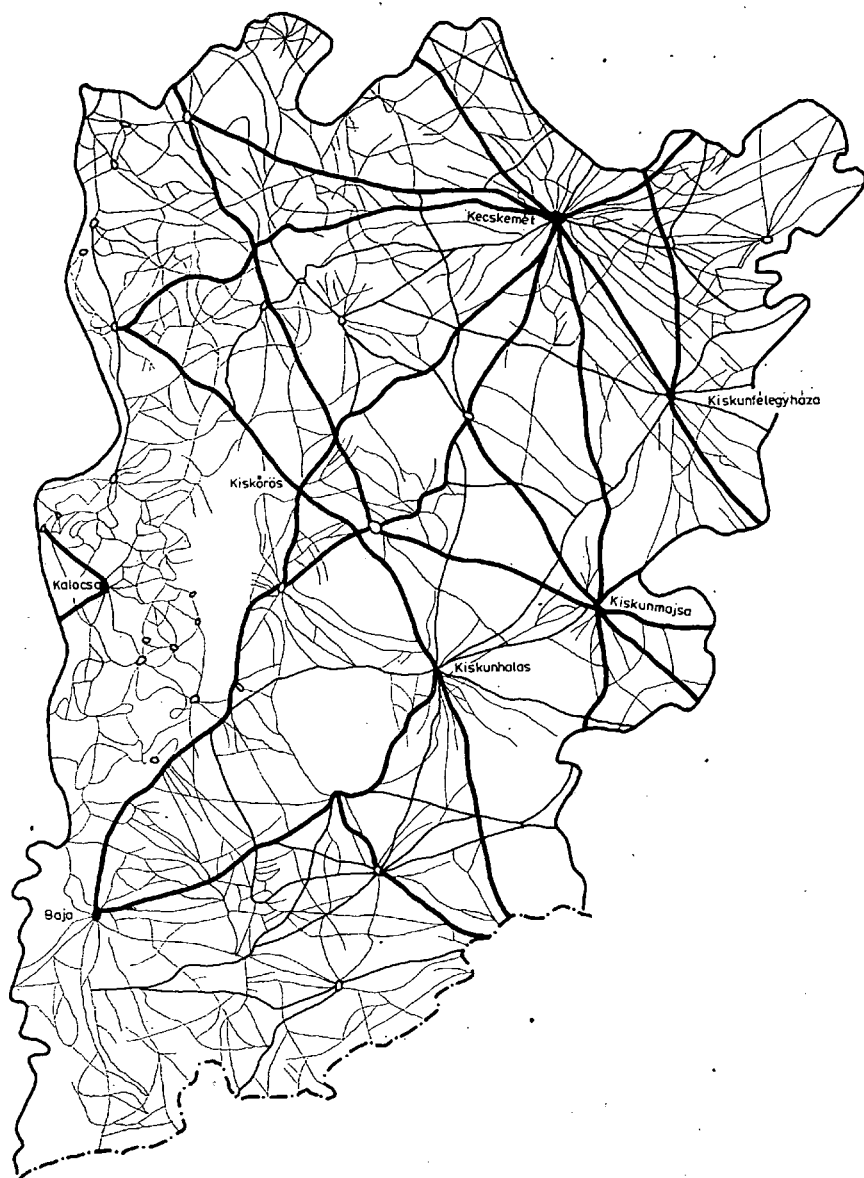


Рис. 6. Дорожная сеть по военной карте императора П. Йозефа (1782 г.)

Проведенные в 1782 году военные съёмки дают уже точную картину дорожной сети области. Как свидетельствуют эти съёмки, конфигурация основных дорог лишь незначительно отличается от теперешней, то есть основная струк-

тура дорожной сети области к этому времени уже сформировалась. Что касается качества дорог того времени, их часто скрывал сыпучий песок, дорожная хроника того времени считала очень низким качеством основных дорог, содержала много жалоб на них, но тем не менее их использование было несколько лучшим, чем дорог других территорий Алфёльда (рис. 6).

Железнодорожная сеть обеспечила возможность подвоза необходимого для мостирования дорог строительного материала, и с конца прошлого века начали работы по мощению основных дорог. В 1901 году были завершены строительные работы на транверсальной дороге Байа—Кишкунхаллаш—Кишкунфиледь-хаза—Чонград—Дюла, а затем приступили к мощению других макадамных дорог. В 1928 году начались первые автобусные рейсы, в 1935 году передали в эксплуатацию дорогу Е—5 международного значения, в том же году бетонировали дорогу Кечкемет—Дунафёльдвар, в 1940—44 гг. — Кечкемет—Бикешчаба. В 30-ых годах основные дороги городов получили булыжное покрытие.

В 1950 году общая протяжённость государственных дорог составляла 2133 км, из которых бетонные составляли 8 %, водномакадамные — 74 %, земляные — 12 %, из числа дорог местных советов только 2 % получили твёрдое покрытие (табл 1.).

В период после освобождения общая протяжённость дорожной сети страны изменилась незначительно (возросла на 50 км, однако произошли важные качественные изменения.

Таблица 1

Длина дорог различного типа (1980, км)

	Авто- страда	Главная магистраль 1-го кл. 2-го кл.	Связи- вающие	Подводящие	Ведущие к вокзалу	Всего	
Область	—	72	490	1 287	256	68	2 137
%		3,3	22,6	59,2	11,8	3,1	100
Страна	130	2006	4449	17 426	5099	649*	29 759
%	0,4	6,7	14,9	58,6	17,2	2,2	100

* Вместе с дорогами, выводящими на или с автострады и шоссе.

Таблица 2

Структура дорожной сети области по качеству покрытия (км)

Покрытие	1965	1970	1975	1980	1981
Камень и керамит	49	43	28	19	19
Бетон	171	175	63	16	12
Асфальт и битум	545	726	1037	1182	1248
Обеспыленный и связанный водой макадам	1217	1054	904	819	740
Неотстроенные	198	184	163	137	118
Всего	2180	2182	2195	2173	2137

Особенно большое развитие наблюдается с 60-ых годов (табл. 2).

Возросший в 60-ые годы темп экономического и промышленного развития, социальные преобразования повысили требования к транспорту. Старая, отжившая дорожная сеть с низкой пропускной способностью с трудом могла решать стоявшие перед ней задачи. Необходимо было принять меры по ликвидации сложившихся серьёзных противоречий. В 1968. году областной Совет принял перспективную программу усовершенствования транспорта и выделил значительные материальные средства.

В результате этого в развитии дорожного транспорта родились существенные результаты:

- дороги, имеющие современное покрытие (бетон, асфальт, битумен), возросли с 8 % до 50 %, ширина дороги с 4,7 м до 5,5 м;
- были полностью или частично усовершенствованы и получили бетонное покрытие дороги Е—5, 51, 52, 53, 54, и 55, а также основные магистрали 44, 441 и 451;
- в области сформировалась эффективно работающая, механизированная крупная промышленность по дорожному строительству;
- улучшилось и качество дорог, подлежащих ведомству местных советов (табл. 3) — с 3 % до 7,6 %, на внутренней территории — с 14,9 % до 23,2 % (в сельской местности — с 6,4 % до 17,2 %);
- во многих местах усовершенствовали городские и сельские дороги, пересекающие основные дорожные магистрали, было построено несколько пешеходных мостков и много мостов;
- значительно расширилась ремонтная, торговая и бензинозаправочная сеть.

Одновременно с развитием транспорта скачкообразно возрастают и потребности, в значительной степени повышается внутренний и транзитный оборот области, бесперебойное осуществление которого требует дальнейшего развития транспорта. Достигнутые успехи не удовлетворяют постоянно растущие запросы, а это означает, что вопреки изменившемуся экономическому положению следует повышать уровень вложений и поддерживать ускоренный темп развития. Ждущие решения задачи требуют больших усилий.

— Естественно, что программа усовершенствования сети дорог общего пользования всей страны существенно затрагивает и интересы области, успешное осуществление этой программы способствует росту транзитного характера области. Автострада М—5 (строительство которой замедлилось в силу материальных причин) непосредственно включает область в европейскую автодорожную транспортную систему, кроме того, разгрузит дороги Е—5 и обеспечит надёжное подключение трансверсальных дорог с постоянно растущим оборотом. Известно, какое большое значение имеют дороги Кечкемет—Дунафёльдвар и и Сегед—Байа в обороте между Восточной Венгрией и Задунайским краем, а потому очень обоснованным представляется превращение их в дороги с быстрым движением, что связано с необходимостью строительства мостов в Байа и Дунафёльдваре. Срок строительства здесь зависит от материальных возможностей страны.

- Далее, вся дорожная система требует постоянного усовершенствования. Необходимо улучшать условия безаварийного движения (за счёт строи-

Таблица 3

Основные данные дорожной сети области
(подведомственные советам дороги, мосты)

Наименование	Городская дор. сеть, км			Сельская дор. сеть, км			Подвед. Советам дороги, всего	Подв. соот- ветст- вующие	Сов. мосты, треб. усов- ршенст- вова- ния	усо- вер- шенст- вова- нные	Подвед Советам. мосты, всего шт
	внутр. тер.	вн. тер.	всего	внутр. тер.	вн. тер.	всего					
1-го ян. 1966 г.	413	1008	1421	1412	9039	10 451	11 872	34	156	16	206
из них:											
покрытые	182	46	228	91	43	134	362	—	—	—	—
в %	44,1	4,6	16,0	6,4	0,5	1,3	3,0	—	—	—	—
31 дек. 1978 г.	592	1558	2150	1429	4681	6 110	8 260	40	121	36	197
из них:											
покрытые	245	57	302	246	84	330	632	—	—	—	—
в %	41,2	3,6	14,0	17,2	1,8	5,4	7,6	—	—	—	—

тельства дорог для велосипедистов, зон для остановки, проездных участков в города и сёлаа, также строительства переходных мостков в местах пересечения железнодорожных и автомобильных дорог — Кишкунхалаш, Кечкемет, Байа).

- Необходимо расширять сеть по заправке и ремонту машин, а также по продаже запасных деталей.

— Очень важной и неотложной представляется задача развития сети подведомственных Советам дорожных сетей, в первую очередь в городах, поощряя при этом строительство дорог с недорогим покрытием на общественных началах.

Автодорожный оборот

Рост грузового и пассажирского оборота автодорог был очень быстрым, особенно в последние два десятилетия. С 1966 по 1978 гг. товарооборот увеличился в два с половиной раза а числа перевозимых на автобусах дальнего следования пассажиров — более чем в два раза. Темп роста оборота в области превысил средние показатели по стране но несмотря на это число пассажиров на 1 км значительно отстаёт от соответствующего показателя по стране (табл. 4).

Таблица 4

Основные данные пассажирских и грузовых перевозок автотранспортной сети

Наименование	1965	1970	1975	1980
Перевезенные товары (1000 т)	3 264	3 479	4 355	4 866
Товаротонна (км/1000 т/км)	45 685	60 099	79 506	120 148
Число пассажиров, перевезенных на автобусах дальнего следования (1000 чел)	10 448	13 946	19 304	21 856
Пассажирокилометры (100 км/чел)	190 751	307 837	454 409	584 587
* Число пассажиров, перевезенных местными автобусами (1000 чел)	12 279	16 129	25 453	35 885

* В пересчёте на всё автобусное движение

О с ачкообразном росте автобусных перевозок свидетельствуют не только повышение числа пассажиров, и числа включённых в оборот населённых пунктов, но и рост частоты автобусных рейсов. Все сёла области охвачены сетью автобусного движения. Этот является очень важным условием поддержания численности населения сёл однако означает значительные трудности в организации соответствующих грузовых и пассажирских перевозок в условиях разбросанных хуторов.

Картограмма, показывающая частоту автобусных рейсов, хорошо отражает притягательную силу городов Кечкемета, Байа Калоча по отношению к окружающим их населённым пунктам и зону этого притяжения, которую по сравнению с численностью населения следует признать очень значительной (рис. 7).

62% едзящих автобусом представляют местные жители практически двух населённых пунктов: Кечкемет (75%) и Байа (20%). Местный транспорт других

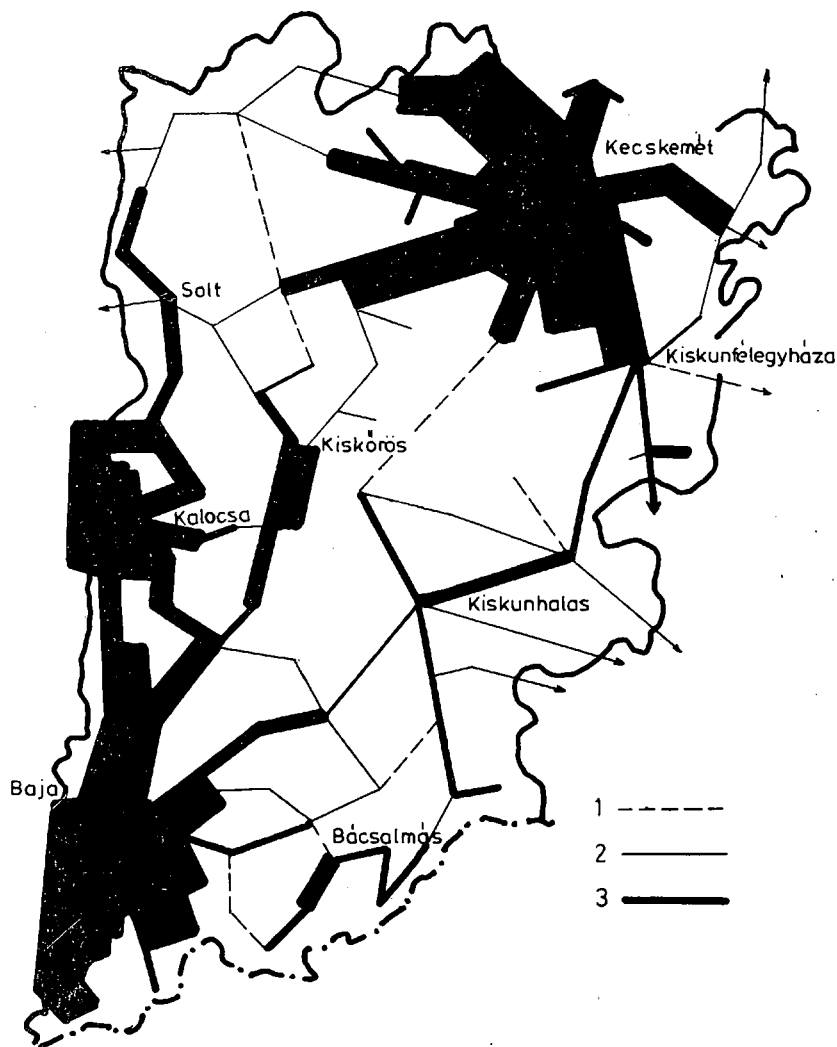


Рис. 7. Число автобусных маршрутов по неделям (1980/1981 гг.)

1: 20» 2: 21—40 3: 41—60

выше 60 маршрутов всякий 20 маршрут изображено 1 мм.

городов (и двух сёл) незначителен. Отсюда вовсе не следует что в программе перспективного развития его не нужно учитывать.

Скачкообразный рост числа пассажиров говорит о том, что во всех городах области выделяются серьёзные средства на развитие местного транспорта, равно как и отражает тот факт, что процесс роста далеко не завершён.

Важным элементом развития дорожного транспорта является стремитель-

ный рост числа автомашин личного пользования который, хотя и не в состоянии заменить общественный транспорт или сформировать сеть поселений по образцу развитых западно-европейских стран, но, тем не менее, и в пассажирских перевозках, и, главным образом в, грузовых перевозках мелких производителей постоянно повышает своё значение (несмотря на высокие затраты на горючее). Показатель числа машин личного пользования на 1000 человек населения по области (113) превышает средний показатель по стране.

Численность парка машинных средств передвижения не отклоняется от данных по стране в среднем. В 1981 году автобусный парк области составлял 4,0%, грузовых машин — 5,4%, а мотоциклов с ёмкостью более 125 см³—7,6% от парка страны. За последнее десятилетие количество указанных мотоциклов понизилось, но их показатель по отношению к численности населения превышает средние данные по стране (табл. 5).

Таблица 5

Парк грузовых машин, автомашин и мотоциклов области (шт)

Наименование	1960	1965	1970	1975	1980	1981
Автомашины						
область	1 090	5 031	13 411	32 503	60 644	65 878
страна	31 268	99 395	240 265	579 876	1 013 412	1 105 446
Мотоциклы						
область	4 924	15 073	25 664	27 354	20 240	20 391
страна	70 331	157 870	269 228	319 931	266 746	268 460
Грузовые машины						
область	806	1 564	3 019	4 981	5 629	6 045
страна	29 028	42 715	74 487	108 904	111 069	116 510

Число мотоциклов с ёмкостью цилиндра больше 125 см³

Из приведенных данных явно следует что область сумела преодолеть сложившуюся в ходе истории отсталость в автомашинном транспорте (по сравнению со средними данными по стране) и в настоящее время имеющаяся разница незначительна. Можно утверждать что она «вошла в эпоху машин» со всеми преимуществами и недостатками этого. Легче быстрее и с большими удобствами осуществляются грузовые и пассажирские перевозки хотя затраты очень сильно возросли. В дорожном движении и сейчас имеются значительные трудности необходимо постоянно заботиться о сохранении качества дорожного покрытия о повышении грузоподъёмности об улучшении показателей пропускной способности о росте удельного веса дорог с твёрдым покрытием в общем количестве внутренних дорог, об улучшении условий массового транспорта о развитии транспортных связей между городами и относящимися к ним поселениями (хутора и их центры), о расширении сети аварийной и пр. службы. Понятно, что все перечисленные выше задачи следует признать срочными, но, принимая во внимание возможности страны решать их можно лишь постепенно, в строго продуманном и плановом порядке.

Темп развития грузового автодорожного оборота, как и пассажирских перевозок, был очень высоким, и эта тенденция имеет место и сейчас, хотя с

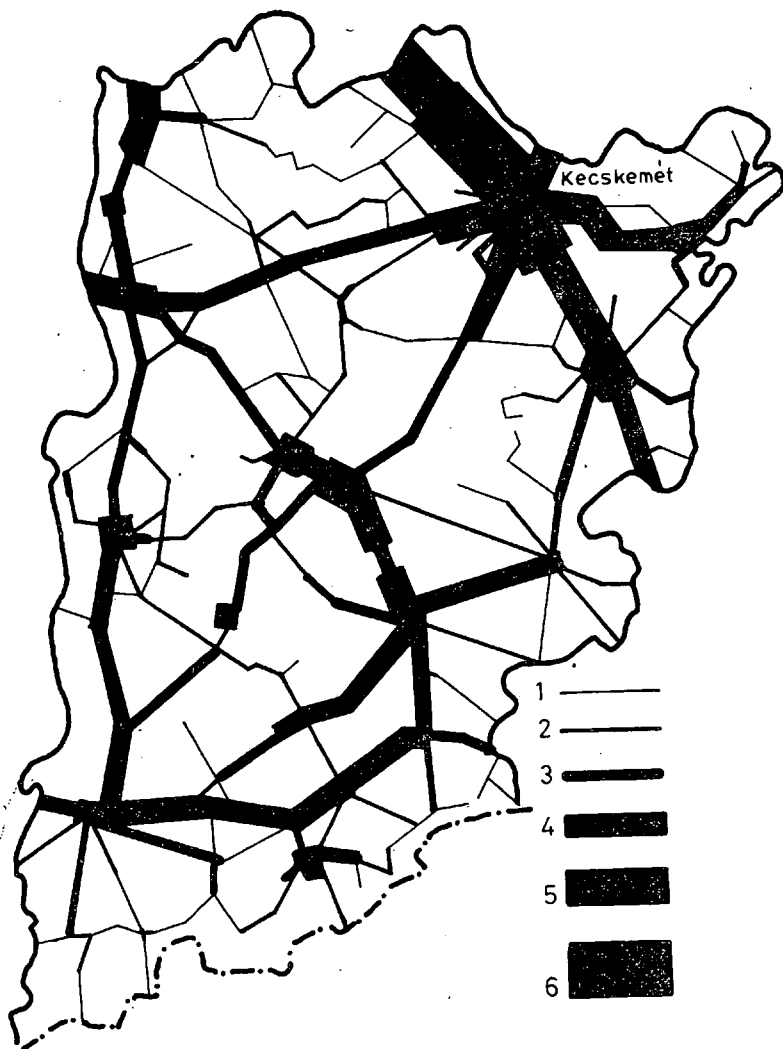


Рис. 8. Карта оборотной нагрузки дорожной сеть в комитете
1: 1000» 2: 1000—2000 3: 2000—4000 4: 4000—6000 5: 6000—10 000 6: 10 000—20 000 ткм

несколько замедлением. Что касается его структуры, она отличается от структуры перевозимых по железной дороге товаров, их основную массу составляют местные или прибывающие по железной дороге товары, отправляемые дальше как, например, земля, галька, камень, песок и т.д. Соотношение промышленных и сельскохозяйственных товаров приблизительно одинаковое. Из области в большом количестве вывозят в промышленные районы, главным образом, в Будапешт (но и на экспорт) фрукты, различные овощи, консервы, мясные про-

дукты и прочие продукты питания (грузовыми машинами или специальными видами транспорта).

Значительный процент внутреннего оборота составляют товары перевозимые закупочными пунктами.

Территориальное распределение перевозок является, естественно, неравномерным, использование дорог очень различно (рис. 8). Густота движения самая большая по дороге Е—5, значительное движение на дорогах, представляющий «рамку» с точки зрения области, между Байа—Шолт, Кечкемет—Дуна-фёльдвар, Байа—Сегед и в пределах этого по диагональным дорогам; между гг. Кечкемет—Байа, Кишкунфиледьхаза—Байа и Шолт—Томпа. Это пластически отражает своеобразную конфигурацию дорожной сети области, которую можно назвать однородной и выгодной.

За последние два десятилетия темп роста движения по упомянутым выше дорогам стал выше, что объясняется и низким исходным уровнем.

Вблизи городов величина движения скачкообразно возрастает, отражает специфическую черту дорожного движения, а именно, то, что перевозит большую массу товаров на близкие расстояния и одновременно отражает притягательную силу центра. В пространственной системе населённых пунктов транспортногеографическое положение, роль, занимаемая в экономической жизни, находит отражение и в величине транспортного движения и, естественно, оказывает существенное влияние на развитие населённых пунктов.

Водный транспорт

Территория области на небольшом участке выходит к Тисе и на большом протяжении граничит с Дунаем. Таким образом, область имеет возможность применять в осуществлении в первую очередь внешнего оборота сравнительно дешёвый водный транспорт.

Однако эти возможности используются далеко не в полной мере.

В ходе истории движение по Тисе с точки зрения области не представляло значения, зато Дунай как важный международный путь с древних времён до настоящих дней постоянно, хотя и в разной степени, влиял на экономическую жизнь области.

В эпоху Арпада движение по Дунаю было ещё очень слабым, перед турецким игом оно стало уже более оживлённым, а затем в течение столетий опять стало минимальным.

В XVIII веке грузовой оборот значительно возрос, из области в Пешт Буду, Дёр и на восточные рынки вывозили главным образом пшеницу. Одновременно пользовались водным транспортом и для транспортировки других пищевых продуктов и строительных материалов. Байа стала важным портом и центром торговли зерном. Передвижение против течения осуществляли с помощью животной или человеческой силы.

Появление парохода открыло новую страницу в истории речного судоходства (регулярные рейсы Дунайского пароходного Общества между Пештом и Мохочем начались в 1862 году).

Однако строительство железнодорожной сети означало опасную конкуренцию, а потому оживление речного судоходства оказалось лишь времен-

ным и постепенно начало падать. Понижилось и портовое движение (Байа, Файс, Хордаш, Харта). В настоящее время движение имеется только в Байа (зерно, деров, минеральные удобрения, галька, иногда консервы, сода).

Рост водного транспорта мредставляется перспективным и с точки зрения области. С завершением канала Дунай-Майна увеличится не только транзитный оборот, но и улучшатся условия транспортировки местных товаров. Байа может превратиться в важный экспортно-импортный порт Южного Алфёльда. Планы по реконструкции водного пути через Тису меньше затрагивают интересы области, однако строительство речного порта в Тисакечке даст возможность подключиться в сеть движения между севером и югом.